

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/179881>

Please be advised that this information was generated on 2018-07-08 and may be subject to change.

“Nederlandse fietskennis te weinig geëxporteerd”

In het buitenland geldt Nederland als fietsland bij uitstek. De belangstelling voor de fiets en voor de Nederlandse kennis op fietsgebied groeit.

- Henk Donkers

6 mei 1993

De fiets veroverd de wereld. Het Amerikaanse Worldwatch Institute spreekt van een "veelbelovende nieuwe trend". Tussen 1960 en 1990 steeg de fietsproduktie van 20 naar 95 miljoen. "Hoewel in de westerse industrielanden het transportsysteem op de auto gericht is," schrijft het instituut in een recent rapport, "is de de fiets voor de wereld als geheel het belangrijkste vervoersmiddel geworden. In China domineert de fiets het vervoersysteem volledig". Deze groeiende populariteit is volgens het instituut te danken aan het feit dat de fiets zo'n goed antwoord is op hedendaagse problemen als luchtvervuiling, verkeersopstoppen, zure regen en de nadelen van een zittend leven.

Zoals vaker slaat het Amerikaanse instituut weer eens flink door. Natuurlijk, er rijden op de wereld 850 miljoen fietsen rond tegenover 450 miljoen auto's (in Nederland respectievelijk 12 en 5 miljoen). Maar geen Nederlander zou op basis daarvan durven beweren dat de fiets in Nederland het belangrijkste vervoermiddel is. In China is de fietsproduktie trouwens - na een stormachtige produktiestijging van 10 miljoen in 1976 naar 44 miljoen in 1988 - al weer gedaald tot 32 miljoen in 1990. Bovendien investeren de Chinezen in het kader van hun moderniseringspolitiek miljarden dollars in de auto-industrie.

Niettemin rijdt bijna de helft van alle fietsen in China. Hoewel ook daar auto's en bussen het straatbeeld steeds meer beginnen te domineren, lijken veel straten in de spits op rivieren van fietsers. Soms moeten hekken op de wegen er zelfs voor zorgen dat er nog ruimte overblijft voor auto's. Tientallen miljoenen Chinezen gaan dagelijks op de fiets naar hun werk; op het platteland vervoeren boeren zware vrachten op hun fiets; op vrije dagen trekken hele gezinnen er op één fiets op uit: vader op het zadel, moeder op de bagagedrager, kind ertussenin.

Toch presteerde de Wereldbank het om in het vierhonderd pagina's dikke rapport China's Transport Sector het woord fiets niet één keer te vermelden. En in een later verschenen rapport wordt de fiets alleen vermeld als oorzaak van verkeersopstoppen.

Politici in veel ontwikkelingslanden staan zelfs openlijk vijandig tegenover de fiets. Zo liet het gemeentebestuur van Jakarta ruim 100.000 betjaks - driewielige fietstaxi's - van de weg halen. Eerst werden ze opgeslagen aan de rand van de stad. En toen ambtenaren ze terugverkochten aan de oorspronkelijke eigenaren, die er hun brood mee verdienden, liet het gemeentebestuur ze in zee werpen. Andere stadsbesturen kondigden fietsverboden af.

Elite

De Wereldbank investeert per jaar honderden miljoenen dollars in verkeer en vervoer, maar voor de fiets heeft de bank nauwelijks oog. Het meeste geld wordt gestoken in de aanleg en verbetering van wegen of in spoorlijnen en metro's. Dat sluit naadloos aan bij de voorkeuren van de elite in de Derde Wereld, die vrij baan wil voor de auto. Veel ontwikkelingslanden zijn afhankelijk geworden van de auto en moeten een groot deel van hun exportinkomsten besteden aan de import van auto's, reserve-onderdelen en olie.

Een ander gevolg is dat de grote massa niet profiteert van de miljardeninvesteringen in verkeer en vervoer. Veel mensen zijn gedwongen te lopen of vrachten te vervoeren op hoofd of rug. Voor hen zou de goedkope, flexibele fiets uitkomst bieden. De actieradius van mensen die nu moeten lopen zou door de fiets vijf keer zo groot worden. Bovendien kost fietsen per kilometer drie keer zo weinig energie als lopen.

Maar rond 1990 is er bij de Wereldbank een kentering opgetreden. Volgens Jaap Rijnsburger - medewerker van het Goudse consultancy-bureau Waste en voorzitter van de fietsersbond ENFB - is dat mede een verdienste van het voormalig PvdA-Kamerlid Eveline Herfkens, die in 1990 bewindvoerder bij de Wereldbank werd. Bij vervoersprojecten van de Wereldbank vraagt zij aandacht voor niet-gemotoriseerd verkeer: fietsers, voetgangers, handkarren. Het belangrijke, jaarlijks verschijnende World Development Report, zal volgend jaar aan infrastructuur gewijd zijn en een apart hoofdstuk over niet-gemotoriseerd verkeer bevatten.

Rijnsburger: "Als vertegenwoordiger van een land waar fietsen een normale zaak is, brengt Herfkens het fietsen in als een serieus beleidsthema. De Wereldbank werkt nu meer samen met lokale overheden en niet-gouvernementele organisaties. In ontwikkelingslanden bestond allang een duidelijke behoefte aan de fiets, maar die werd nooit geformuleerd op het niveau van de gesprekspartners van de Wereldbank, de ministeries. Dat is nu aan het veranderen, al is er nog een lange weg te gaan."

Afrika

In Oost- en West-Afrika is de Wereldbank begonnen met onderzoek naar de mogelijke rol van de fiets. Jaap Rijnsburger is betrokken bij het onderzoek in Oost-Afrika. Rijnsburger: "In Dar es Salaam vindt 80% van het woon-werkverkeer te voet plaats. De mensen kunnen kiezen tussen lopen of geld uitgeven aan dure bussen, waarmee ze bovendien niet overal kunnen komen. Daartussen zit een gat dat door de fiets kan worden opgevuld. Maar betaalbare fietsen van goede kwaliteit zijn er in Tanzania nauwelijks. Bovendien kent Dar es Salaam weinig verharde hoofdwegen, die bovendien nog eens zijn overbelast met bussen, vrachtauto's en taxi's. Daar kun je geen massa's fietsers over laten rijden. Als je fietspaden langs gaat leggen, zul je die met hekken of betonblokken van de weg moeten scheiden. Tussen de hoofdwegen en de kleine voetpadjes in de dichtbevolkte wijken zit nog niets."

Op de tweejaarlijkse (Europese) Velo City Conferenties en de eerste wereldfietsconferentie Velo Mondiale, die vorig jaar september in het Canadese Montreal werd gehouden, heeft Rijnsburger gemerkt dat er in het buitenland veel behoefte bestaat aan informatie over 'fietsparadijs Nederland'.

Een land als Cuba heeft belangstelling voor ons land als gevolg van de energietekorten, ontstaan doordat de Russen niet langer olie leveren voor een vriendenprijsje. Cuba heeft daarom 700.000 Chinese fietsen gempoteerd en is de eigen produktie flink aan het opschroeven. De Cubanen willen op fietsgebied intensief samenwerken met Nederland.

In Oost-Europa is men bang dat de toch al grote vervuiling nog verder toeneemt als het autogebruik explosief groeit. Steden als Athene, Bologna, Milaan en Madrid willen het fietsgebruik stimuleren om de verkeersopstoppingen en luchtvervuiling een halt toe te roepen. Rijsburger: "Die steden zijn onleefbaar geworden door de auto. Wat er nodig is aan doorbraken is niet meer te betalen. Ze willen dat meer mensen gaan fietsen en komen in Nederland bekijken wat daar allemaal voor nodig is."

Volgens Rijsburger kan Nederland meer doen met zijn know-how op fietsgebied. "Er zijn nauwelijks documenten in het Engels beschikbaar. Alleen het Masterplan Fiets is vertaald. Over gemeentelijk fietsbeleid en vervoersregio's bestaat nauwelijks Engelse documentatie. Er zou eigenlijk een soort transferpunt moeten komen dat fietservaringen systematiseert en verkoopt. Daar is een markt voor. Nederland behoort, samen met Denemarken en Japan, tot de weinige westerse landen waar de fiets een vrij prominente rol speelt. We zijn in Nederland redelijk ver met zogenaamde integrale vervoersplanning, waarbij het gebruik van auto, fiets, trein en bus op elkaar is afgestemd. Nederlandse kennis daarover kan heel bruikbaar zijn in het buitenland."